

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1972-1973.

9 MAI 1973.

Projet de loi portant approbation de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye, le 16 décembre 1970.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES (1)
PAR M. ROMBAUT.

L'accroissement inquiétant de la fréquence des détournements d'avions, qui constituent une menace pour la sécurité de l'aviation civile et mettent en danger la vie des équipages et des passagers, a donné lieu, grâce aux efforts de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (O.A.C.I.), à la conclusion de conventions internationales qui sont déjà au nombre de trois :

1° la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord d'aéronefs, faite à Tokyo le 14 septembre 1963 (approuvée par la loi belge du 15 juillet 1970);

2° la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, (dont le présent projet de loi porte approbation);

(1) Les membres suivants ont participé aux délibérations de la Commission :

MM. Struye, président; Boey, Coppieters, Dejardin, Deschamps, de Stexhe, Housiaux, Lagasse, Sledsens et Rombaut, rapporteur.

R. A 9212

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

147-1 (Session de 1971-1972) : Projet de loi.

2 (Session de 1971-1972) : Rapport.

Annales de la Chambre des Représentants :

19 octobre 1972.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1972-1973.

9 MEI 1973.

Ontwerp van wet houdende goedkeuring van het verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's Gravenhage op 16 december 1970.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR DE
BUITENLANDSE ZAKEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE H. ROMBAUT.

De onrustwekkende stijging van het aantal afleidingen van vliegtuigen, die een bedreiging voor de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart en een gevaar voor het leven van bemanning en passagiers betekent, heeft, dank zij de inspanningen van de Internationale Burgerlijke Luchtvaartorganisatie (I.C.A.O.), tot het sluiten van reeds drie internationale verdragen aanleiding gegeven :

1° het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, opgemaakt te Tokio op 14 september 1963 (door België bij wet van 15 juli 1970 goedgekeurd);

2° het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's Gravenhage op 16 december 1970 (waarvan het huidig ontwerp van wet de goedkeuring beoogt);

(1) De volgende leden hebben aan de beraadslagingen van de Commissie deelgenomen :

De heren Struye, voorzitter; Boey, Coppieters, Dejardin, Deschamps, de Stexhe, Housiaux, Lagasse, Sledsens en Rombaut, verslaggever.

R. A 9212

Zie :

Gedr. St. van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

147-1 (Zitting 1971-1972) : Ontwerp van wet.

2 (Zitting 1971-1972) : Verslag.

Handelingen van de Kamer van Volksvertegenwoordigers :

19 oktober 1972.

3° la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile faite à Montréal le 23 septembre 1971 (dont l'approbation n'a pas encore été proposée au Parlement belge).

L'article 11 de la première en date de ces conventions (Tokyo 1963) se bornait à prévoir que lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparée ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime, et que tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage dès que possible et restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir (1).

Comme le souligne l'exposé des motifs du projet de loi qui est soumis à votre approbation, la Convention de Tokyo de 1963 n'érige pas l'acte en infraction, ne le définit pas, ne le sanctionne pas et ne prévoit aucune modalité de nature à faciliter les poursuites pénales (2).

La Convention faite à la Haye le 16 décembre 1970 comble ces lacunes. Elle prévoit en effet (article 1^{er}) que commet une infraction pénale toute personne qui, à bord d'un aéronef en vol, illicitement et par violence ou menace de violence, s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes, ou est le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre l'un de ces actes.

Aux termes de l'article 2, tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères. Il prévoit donc expressément que les peines doivent être « sévères ».

La Convention arrête ensuite les règles de compétence pour connaître de l'infraction ainsi que les modalités de l'exercice des poursuites ou, éventuellement, d'extradition de l'auteur de l'infraction. La Convention oblige les Etats contractants à s'accorder l'entraide judiciaire la plus large possible (3).

La Convention faite à Montréal le 23 septembre 1971 complète et élargit le champ d'application de la Convention de La Haye de 1970. Elle étend l'infraction punie de peines sévères à la destruction et au sabotage d'aéronefs et d'installations de navigation aérienne ainsi qu'à la communication

3° het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van de burgerlijke luchtvaart, opgemaakt te Montreal op 23 september 1971 (waarvan de goedkeuring nog niet aan het Belgisch Parlement werd voorgelegd).

Het oudste van deze verdragen (Tokio 1963) beperkte er zich toe in artikel 11 te bepalen dat, indien een persoon aan boord met geweld of onder bedreiging met geweld een luchtvaartuig tijdens de vlucht wederrechtelijk hindert, overmeestert of op andere onrechtmatige wijze onder zijn macht brengt, of wanneer zulks op het punt staat te geschieden, de Verdragsluitende Staten alle passende maatregelen nemen om aan de wettige gezagvoerder wederom het gezag over het luchtvaartuig te geven of om ervoor te zorgen dat hij het gezag over het luchtvaartuig behoudt, alsook dat de Verdragsluitende Staat, op welks grondgebied het luchtvaartuig landt, de passagiers en de bemanning toestaat hun reis zo spoedig mogelijk voort te zetten en het luchtvaartuig en zijn lading terug aan de rechthebbenden geeft (1).

Zoals de Memorie van Toelichting bij het wetsontwerp, dat thans ter beoordeling aan uwe Commissie is voorgelegd, onderstreept, onthoudt het Verdrag van Tokio van 1963 er zich van de daad tot een strafbaar feit te verklaren, ze te omschrijven, er straf op te stellen, of modaliteiten te bepalen ter vergemakkelijking van de vervolgingen (2).

Het Verdrag, opgemaakt te 's Gravenhage op 16 december 1970, vult deze leemten aan. Het artikel 1 van dit Verdrag verklaart inderdaad dat zich schuldig maakt aan een strafbaar feit hij die aan boord van een luchtvaartuig tijdens de vlucht wederrechtelijk door geweld, bedreiging met geweld of enige andere vorm van vreesaanjaging het luchtvaartuig in zijn macht brengt of houdt, of een poging daartoe onderneemt, alsook hij die medeplichtige is van een persoon die een zodanig feit pleegt of poogt te plegen.

Door artikel 2 verbindt elke Verdragsluitende Staat zich ertoe dergelijke daden te bestraffen. Het artikel bepaalt tevens uitdrukkelijk dat de straffen « zware straffen » moeten zijn.

Het Verdrag legt verder regelen van bevoegdheid vast om van het strafbare feit kennis te nemen, alsook modaliteiten van strafvervolgning of eventueel, uitlevering van de dader. Het verplicht de Verdragsluitende Staten elkaar de ruimst mogelijke rechtshulp te verlenen (3).

Het Verdrag van Montreal van 23 september 1971 behelst een aanvulling en uitbreiding van het Verdrag van 's Gravenhage van 1970. Het breidt het met zware straffen strafbare feit uit tot de vernieling en sabotage van luchtvaartuigen en van luchtvaartininstallaties alsook het geven van

(1) Doc. Chambre 550 (1969-1970) n° 1 et Doc. Sénat, session de 1969-1970, n° 568, rapport Dekeyzer.

(2) Doc. Chambre 147 (1971-1972) n° 1, p. 1.

(3) Pour une analyse détaillée de chaque article de la Convention, voir Doc. Chambre 147 (1971-1972) n° 1, Exposé des motifs. Voir aussi le commentaire de Roger Nijs: « La répression des actes illicites contre l'aviation civile », Revue de droit pénal et de criminologie, décembre 1971 - janvier 1972, pp. 327-347.

(1) St. Kamer, 550 (1969-1970) Nr. 1 en St. Senaat, Zitting 1969-1970, nr. 568, verslag Dekeyzer.

(2) St. Kamer, 147 (1971-1972) Nr. 1, bl. 1.

(3) Voor een uitvoerige ontleding van elk artikel van het Verdrag, zie St. Kamer, 147 (1971-1972) Nr. 1, Memorie van Toelichting. Zie ook de commentaar van Roger Nijs, « La répression des actes illicites contre l'aviation civile », Revue de droit pénal et de criminologie, dec. 1971 - jan. 1972, bl. 327-347.

de faux renseignements mettant en danger la sécurité d'un aéronef en vol.

En exécution de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, et plus précisément de son article 2 (« Tout Etat contractant s'engage à réprimer l'infraction de peines sévères »), le Gouvernement belge a déposé le 14 juin 1972 sur le Bureau de la Chambre des Représentants un projet de loi modifiant la loi du 27 juin 1937 portant révision de la loi du 16 novembre 1919 relative à la réglementation de la navigation aérienne, et la loi du 15 mars 1874 sur les extraditions (4). Ce projet de loi ainsi qu'une proposition de loi déposée peu de temps auparavant, le 24 mai 1972, et complétant le chapitre 1^{er} du titre IX du Code pénal afin de prévoir des peines à l'encontre des personnes ayant provoqué, sous la menace, le détournement d'un aéronef (5) ont été examinés par la Commission de la Justice de la Chambre des Représentants, qui a adopté un texte correspondant presque entièrement à celui du projet de loi (6).

Ce texte a été adopté à l'unanimité par la Chambre le 22 mars 1973.

Ce projet de loi est actuellement à l'examen en Commission de la Justice du Sénat (7).

Les peines proposées sont toutes des peines criminelles et peuvent dès lors être qualifiées de « sévères », comme le requiert l'article 2 de la Convention. Sera puni de la réclusion celui qui aura méchamment compromis la navigabilité ou la sécurité de vol d'un aéronef et celui qui, sans droit, par violences ou menaces ou par tout autre moyen que ce soit, s'empare d'un aéronef, en exerce le contrôle, le détourne de sa route ou tente de commettre l'un de ces faits. La peine sera des travaux forcés de dix à vingt ans si l'infraction a causé une lésion corporelle, soit une maladie paraissant incurable, soit une incapacité permanente de travail personnel, soit la perte de l'usage absolu d'un organe, ou si l'infraction a eu pour conséquence la destruction de l'aéronef ou encore si l'infraction a été accompagnée ou suivie de la détention illégale ou de la prise en otage d'une ou plusieurs personnes se trouvant à bord de l'aéronef. La peine sera des travaux forcés à perpétuité si l'infraction a causé la mort.

Le projet de loi portant approbation de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, faite à La Haye le 16 décembre 1970, a été adoptée à l'unanimité

(4) Doc. Chambre 295 (1971-1972), n° 1.

(5) Doc. Chambre 250 (1971-1972), n° 1.

(6) Doc. Chambre 295 (1971-1972), n° 2 (Rapport Mathys).

(7) Doc. Sénat 162 (1972-1973).

valse inlichtingen die de veiligheid van een luchtvaartuig tijdens de vlucht in gevaar brengen.

In uitvoering van het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's Gravenhage op 16 december 1970, en meer bepaald van artikel 2 (« Elke Verdragsluitende Staat verbindt zich ertoe zware straffen te stellen op het strafbare feit ») werd op 14 juni 1972 door de Belgische Regering bij de Kamer van Volksvertegenwoordigers een wetsontwerp ingediend tot wijziging van de wet van 27 juni 1937, houdende herziening van de wet van 16 november 1919 betreffende de regeling der luchtvaart en tot wijziging van de wet van 15 maart 1874 op de uitleveringen (4). Dit ontwerp van wet werd, samen met een kort tevoren, op 24 mei 1972, ingediend wetsvoorstel tot aanvulling van hoofdstuk I van titel IX van het Strafwetboek, tot vaststelling van straffen tegen personen die onder bedreiging een luchtvaartuig hebben afgeleid (5), behandeld door de Commissie voor de Justitie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers, die een tekst goedkeurde, die nagenoeg volledig overeenstemt met die van het wetsontwerp (6).

Die tekst werd door de Kamer van Volksvertegenwoordigers eenparig goedgekeurd op 22 maart 1973.

Het ontwerp van wet is thans in behandeling bij de Commissie voor de Justitie van de Senaat (7).

De straffen door het ontwerp voorgesteld, zijn alle criminele straffen en mogen derhalve als « zwaar » bestemd worden, zoals vereist door artikel 2 van het Verdrag. Met opsluiting wordt gestraft hij die kwaadwillig de luchtwaardigheid of de vliegveiligheid van een luchtvaartuig in gevaar brengt en hij die zonder recht een luchtvaartuig door geweld, bedreiging of enig ander middel in zijn macht brengt of houdt, het van zijn reisweg doet afwijken of poogt een van die feiten te bedrijven. De straf is dwangarbeid van tien tot twintig jaar indien het misdrijf hetzij een lichamelijk letsel, hetzij een ongeneeslijk lijkende ziekte, hetzij een blijvende ongeschiktheid tot het verrichten van persoonlijke arbeid, hetzij het volledig verlies van het gebruik van een orgaan ten gevolge heeft, alsook indien het misdrijf de vernieling van het luchtvaartuig ten gevolge heeft en ook indien het misdrijf vergezeld gaat van of gevolgd is door de wederrechtelijke gevangenhouding of de gijzeling van een of meer personen die zich aan boord van het luchtvaartuig bevinden. De straf is levenslange dwangarbeid indien het misdrijf de dood ten gevolge heeft.

Het ontwerp van wet houdende goedkeuring van het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, opgemaakt te 's Gravenhage op

(4) St. Kamer 295, 1971-1972, Nr. 1.

(5) St. Kamer 250 (1971-1972), Nr. 1.

(6) St. Kamer 295 (1971-1972), Nr. 2 (Verslag Mathys).

(7) St. Senaat 162 (1972-1973).

le 19 octobre 1972, après un exposé du rapporteur M. Geldolf (8).

Le projet de loi ainsi que le présent rapport ont également été admis à l'unanimité par votre Commission.

Le Rapporteur,
L. ROMBAUT.

Le Président,
P. STRUYE.

16 december 1970, werd op 19 oktober 1972, na een uiteenzetting door verslaggever Geldolf, eenparig goedgekeurd (8).

Ook uw Commissie keurde het ontwerp evenals dit verslag eenparig goed.

De Verslaggever,
L. ROMBAUT.

De Voorzitter,
P. STRUYE.

(8) Chambre des Représentants, Annales parlementaires, n° 5, 19 octobre 1972, pp. 157 et 160.

Voir aussi Doc. Chambre 147, (1971-1972) n° 2 (rapport Geldolf).

(8) Kamer van Volksvertegenwoordigers, Parlementaire Handelingen, Nr. 5, 19 oktober 1972, bl. 157 en 160.

Zie ook St. Kamer 147, 1971-1972 Nr. 2 (Verslag Geldolf).